

Aufgrund der §§ 5 und 51 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 2005 (GVBl I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel durch Artikel 1 des Gesetzes vom 1. April 2025 (GVBl. 2025 Nr. 24) sowie der §§ 52, 86 Abs. 1 Nr. 23 und 91 Abs. 1 Nr. 4 und 5 der Hessischen Bauordnung (HBO) vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198), mehrfach geändert sowie §§ 63a und 64a neu eingefügt durch Gesetz vom 9. Oktober 2025 (GVBl. 2025 Nr. 66), hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden in ihrer Sitzung am 11. Februar 2026 die folgende Satzung beschlossen:

## **Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder**

### **(Stellplatzsatzung)**

#### **§ 1**

##### **Geltungsbereich**

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden.

#### **§ 2**

##### **Herstellungspflicht**

(1) Bauliche oder andere Anlagen, Einrichtungen und Grundstücke, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze für Kraftfahrzeuge, einschließlich Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderungen, und Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (notwendige Stellplätze und Abstellplätze). Abstellplätze für Fahrräder sind Regelfahrradabstellplätze und Sonderfahrradabstellplätze.

(2) Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen dürfen nur erfolgen, wenn der hierdurch ausgelöste Mehrbedarf an Stellplätzen und Abstellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird (notwendige Stellplätze und Abstellplätze).

(3) Notwendige Stellplätze und Abstellplätze einschließlich deren Zu- und Abfahrten und Gehwegüberfahrten müssen spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein.

#### **§ 3**

##### **Anzahl der Stellplätze und Abstellplätze**

(1) Die Anzahl der nach § 2 herzustellenden Stellplätze und Abstellplätze ergibt sich aus den Richtwerten in Anlage 1 zu dieser Satzung, die verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist, und den nachfolgenden Absätzen.

(1a) Bemisst sich die Anzahl der nach §2 herzustellenden Stellplätze nach den Richtwerten in Anlage 1 Nr. 1.2b, so gelten die folgenden Absätze 2, 6, 7 nicht.

(2) Die Anzahl der nach § 2 herzustellenden Stellplätze verringert sich gegenüber den Richtwerten in Anlage 1 gemäß den in Anlage 2, die verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist, dargestellten Zonen:

- um 30% bei Lage des Baugrundstücks in Zone 1,
- um 20 % bei Lage des Baugrundstücks in Zone 2,
- um 10 % bei Lage des Baugrundstücks in Zone 3,
- nicht bei Lage des Baugrundstücks in Zone 4.

(3) Für bauliche oder sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in Anlage 1 nicht erfasst ist, richtet sich die Anzahl der herzustellenden Stellplätze und Abstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Bei der Ermittlung des tatsächlichen Bedarfes sollen die Richtwerte der Anlage für vergleichbare Nutzungen herangezogen werden.

(4) Steht die nach Absatz 1 und 2 ermittelte Gesamtanzahl der Stellplätze oder der Abstellplätze in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann eine Einzelermittlung der notwendigen Stellplätze vorgenommen werden.

(5) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Abstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung nachgewiesen ist (Mehrfachnutzung).

(6) Bis zu einem Viertel, höchstens aber fünf der nach Absatz 1 bis 4 notwendigen Stellplätze können durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für jeweils einen notwendigen Stellplatz zwei zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder herzustellen.

(7) Bei Anlagen mit in Summe mehr als 20 notwendigen Stellplätzen nach Absatz 1 bis 3 kann auf die Herstellung von bis zu 50% der notwendigen Garagen oder Stellplätze verzichtet werden, soweit der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen gem. Anlage 3 dieser Satzung verringert wird. Die besonderen Maßnahmen gem. Anlage 3 dieser Satzung sind öffentlich-rechtlich zu sichern. Der Nachweis des Bestands der besonderen Maßnahmen ist auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen. In Fällen von besonderem städtischem Interesse können die Sätze 1-3 auch bei Vorhaben mit 20 oder weniger notwendigen Stellplätzen angewendet werden.

(8) Im gesamten Stadtgebiet darf bei Verkaufsstätten (Nutzungsarten nach Nr. 3 in Anlage 1) und bei gewerblichen Anlagen und Vergnügungsstätten (Nutzungsarten nach Nr. 9 in Anlage 1) nicht mehr als das 1,2-fache der Stellplätze hergestellt werden, die nach Absatz 1 bis 4 notwendig sind.

(9) Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der Stellplätze und Abstellplätze Nachkommastellen, ist das Endergebnis der Berechnungen nach Abs. 1 bis 8 kaufmännisch zu runden.

## **§ 4**

### **Lage, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung der Stellplätze**

(1) Stellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Die Herstellung auf einem anderen Grundstück ist öffentlich-rechtlich durch Eintragung im Baulastenverzeichnis zu sichern. Zumutbar ist eine Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 400 m Luftlinie. Wenn städtebauliche oder verkehrliche Gründe dies erfordern, kann abweichend von Satz 1 im Einzelfall bestimmt werden, ob die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.

(2) Stellplätze müssen so gestaltet sein, dass sie ihren Zweck erfüllen können. Die an Stellplätze für Kraftfahrzeuge einschließlich deren Zu- und Abfahrten zu stellenden Mindestanforderungen, insbesondere hinsichtlich deren Größe, Lage und Beschaffenheit, richtet sich nach den Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagenverordnung – GaV) in der jeweils geltenden Fassung, soweit diese Satzung keine darüber hinaus gehenden Anforderungen stellt.

(3) Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen dürfen an der öffentlichen Verkehrsfläche maximal 6,0 m breit sein. Bei mehreren Zu- und Abfahrten zu einem Wohngrundstück darf die Summe der an die öffentlichen Verkehrsflächen angrenzenden Breiten das Maß von 7,0 m nicht überschreiten. Notwendige Feuerwehrezufahrten bleiben bei Satz 1 und 2 unberücksichtigt.

(4) Bei Ein- und Zweifamilienhäusern gilt eine Garagenzufahrt in der Größe eines Stellplatzes als notwendiger Stellplatz für Kraftfahrzeuge. Gefangene Stellplätze für Kraftfahrzeuge sind bei Ein- und Zweifamilienhäusern für die zu einer Wohneinheit gehörigen Stellplätze zulässig.

(5) Nicht überdachte Stellplätze und die dazugehörigen Zu- und Abfahrten sind mit wasser-durchlässigen Belägen anzulegen. Ebenerdige offene Stellplatzanlagen sind durch geeignete Bäume, Hecken oder Sträucher abzuschirmen. Für je vier Stellplätze ist ein standortgerechter groß- oder mittelkroniger Laubbaum zu pflanzen.

## **§ 5**

### **Lage, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung der Abstellplätze**

(1) Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sind auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Die Herstellung auf einem anderen Grundstück ist öffentlich-rechtlich zu sichern. Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Abstellplätze zum Baugrundstück von maximal 100 m Luftlinie. Ferner müssen Abstellplätze von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig oder durch Rampen, Aufzüge oder vergleichbare Einrichtungen verkehrssicher und leicht erreichbar sein.

(2) Die Grundfläche eines Regelfahrradabstellplatzes muss mindestens 2 Meter lang und 0,7 Meter breit sein. Der Seitenabstand zwischen zwei Fahrradständern muss bei:

- höhengleicher Aufstellung der Vorderräder mindestens 0,8 Meter,
- Hoch-/Tiefaufstellung oder Schrägaufstellung mindestens 0,5 Meter,
- Doppelaufstellung pro Fahrradständer mindestens 1,2 Meter

betragen. Die Breite der Erschließungswege zu den Abstellplätzen für Fahrräder muss mindestens 1,8 Meter, bei Schrägaufstellung mindestens 1,3 Meter betragen. Ihre lichte Höhe muss mindestens 2 Meter, bei Doppelstockanlagen mindestens 2,7 Meter betragen. Die Grundfläche eines Sonderfahrradabstellplatzes muss mindestens 2,75 Meter lang und 0,9 Meter breit sein. Der Erschließungsweg nach Satz 3 muss im Bereich der Sonderfahrradabstellplätze mindestens 2,5 Meter breit sein.

(3) Abstellplätze für Fahrräder sind so zu gestalten, dass sich in Laufradgröße und Reifenbreite unterscheidende Fahrradtypen standsicher abgestellt und sicher mit dem Rahmen angeschlossen werden können. Fahrradständer sind fest mit dem Boden oder mit dem Gebäude zu verbinden. Satz 2 gilt nicht, wenn auf andere Weise, zum Beispiel durch Gewicht oder Größe des Fahrradständers, sichergestellt ist, dass bei angeschlossenen Fahrrädern keine Ortsveränderung möglich ist. Für Sonderfahrräder ist eine Anschließmöglichkeit am Boden vorzusehen; Fahrradständer müssen hierfür nicht errichtet werden.

(4) Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sollen ausreichend beleuchtet sein. Bei Nutzungen nach Nummer 1.2 bis 1.5, Nummer 2, Nummer 8 und Nummer 9 der Anlage 1 zu dieser Satzung müssen 50% der notwendigen Abstellplätze wettergeschützt sein.

## **§ 6**

### **Ablösung der Herstellungspflicht**

(1) Die Pflicht zur Herstellung der nach § 3 Abs. 1 bis 4 notwendigen Stellplätze kann auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrags abgelöst werden. Mit der Zahlung des Ablösebetrags entfällt die Herstellungspflicht.

(2) Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages je Stellplatz beträgt sechzig Prozent der durchschnittlichen Herstellungskosten ebenerdiger öffentlicher Parkplätze im Gebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden zuzüglich sechzig Prozent der erforderlichen Grundstückskosten.

(3) Für die Berechnung der erforderlichen Grundstückskosten ist ein fiktiver Flächenbedarf pro Stellplatz (einschließlich anteiliger Verkehrsfläche) von 25 qm anzusetzen, der mit dem auf der Grundlage des Verkehrswerts ermittelten Bodenwert des Baugrundstücks je qm zu vervielfältigen ist. Für den Bodenwert sind die vom Gutachterausschuss ermittelten Bodenrichtwerte zugrunde zu legen. Lässt sich der Bodenwert nicht zweifelsfrei anhand der Richtwertkarte feststellen oder bestehen Anhaltspunkte dafür, dass der tatsächliche Verkehrswert vom Richtwert abweicht, ist die Auskunft des Gutachterausschusses maßgebend; der Stellplatzverpflichtete hat die Nachweispflicht.

(4) Die durchschnittlichen Kosten für die Herstellung eines ebenerdigen öffentlichen Parkplatzes werden auf 4.000 EUR festgestellt.

(5) Der Ablösebetrag je Stellplatz darf 33.000,00 € nicht übersteigen.

(6) Bei Bauvorhaben, die in herausragendem öffentlichem Interesse liegen, insbesondere sozialen oder kulturellen Zwecken dienen oder in besonderem Maße den städtebaulichen Zielsetzungen für die Fortentwicklung des Innenstadtkernbereichs und der Stadtteilzentren entsprechen, insbesondere zu deren Belebung beitragen, kann der Ablösebetrag auf Antrag ermäßigt werden.

(7) Die Pflicht zur Herstellung der nach § 3 Abs. 1 bis 4 notwendigen Abstellplätze für Fahrräder kann auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrags abgelöst werden, wenn die Herstellung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. Ein Anspruch auf Ablösung besteht nicht. Mit der Zahlung des Ablösebetrags entfällt die Herstellungspflicht.

(8) Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrags je Abstellplatz beträgt jeweils ein Zehntel der sich aus Abs. 2 bis 6 ergebenden Beträge.

## **§ 7**

### **Ordnungswidrigkeiten**

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 23 HBO handelt, wer entgegen

- § 2 Abs. 1 bauliche und sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, errichtet, ohne Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.
- § 2 Abs. 2 Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Mehrbedarf an geeigneten Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 15.000 EUR geahndet werden.

(3) Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 163) findet in seiner jeweils gültigen Fassung Anwendung.

(4) Zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG ist der Magistrat.

## **§ 8**

### **Schluss- und Übergangsbestimmungen**

(1) Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) vom 19. März 2008 (veröffentlicht am 31. März 2008 im Wiesbadener Kurier und Wiesbadener Tagblatt) außer Kraft.

(3) Regelungen in Bebauungsplänen, sonstigen Satzungen oder vor Inkrafttreten dieser Satzung abgeschlossenen städtebaulichen Verträgen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

Wiesbaden, den 13. April 2026

Landeshauptstadt Wiesbaden - Der Magistrat -

Gert-Uwe Mende,

Oberbürgermeister

# 1 ANLAGEN ZUR SATZUNG

## 1.1 ANLAGE 1: RICHTZAHLENTABELLE

Die Bruttogrundfläche (BGF) ist nach DIN 277 zu ermitteln.

-1-	-2-	-3-	-4-	-5-
Nr.	Nutzungsart	Anzahl der Stellplätze für Kfz nach §3 Abs. 1	Anzahl Abstellplätze für Regelfahrräder nach §3 Abs. 1	Anzahl Abstellplätze für Sonderfahrräder nach §3 Abs. 1
<b>1</b>	<b>Wohngebäude</b>			
1.1	<i>[gültig nach Ablauf der Befristung des § 52 Abs.1a HBO]</i> Ein- und Zweifamilienhäuser, Reihenhäuser	1,5 je WE	-	-
1.1a	<i>[befristet bis 31.12.2030 nach § 52 Abs. 1a HBO]</i> Ein- und Zweifamilienhäuser, Reihenhäuser	-	-	-
1.2	<i>[gültig nach Ablauf der Befristung des § 52 Abs.1a HBO]</i> Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen - Wohnungen < 100 m² BGF - Wohnungen ab 100 m² BGF	1,0 je WE 1,5 je WE	2 je WE 3 je WE	1 je 8 WE
1.2a	<i>[befristet bis 31.12.2030 nach § 52 Abs. 1a HBO]</i> Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit bis zu 14 Wohnungen - Wohnungen < 100 m² BGF - Wohnungen ab 100 m² BGF	- -	2 je WE 3 je WE	1 je 8 WE
1.2b	<i>[befristet bis 31.12.2030 nach § 52 Abs. 1a HBO]</i> Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit mehr als 14 Wohnungen - Wohnungen < 100 m² BGF - Wohnungen ab 100 m² BGF	0,5 je WE 0,5 je WE	2 je WE 3 je WE	1 je 8 WE

-1-	-2-	-3-	-4-	-5-
Nr.	Nutzungsart	Anzahl der Stellplätze für Kfz nach §3 Abs. 1	Anzahl Abstellplätze für Regelfahrräder nach §3 Abs. 1	Anzahl Abstellplätze für Sonderfahrräder nach §3 Abs. 1
1.3	[gültig nach Ablauf der Befristung des § 52 Abs. 1a HBO] Mehrfamilienhäuser im geförderten Wohnungsbau	0,5 je WE	2 je WE	1 je 8 WE
1.3a	[befristet bis 31.12.2030 nach § 52 Abs. 1a HBO] Mehrfamilienhäuser im geförderten Wohnungsbau mit bis zu 14 Wohneinheiten	-	2 je WE	1 je 8 WE
1.3b	[befristet bis 31.12.2030 nach § 52 Abs. 1a HBO] Mehrfamilienhäuser im geförderten Wohnungsbau mit mehr als 14 Wohneinheiten	0,5 je WE	2 je WE	1 je 8 WE
<b>Wohnheime</b>				
1.4	Studierenden- und Auszubildendenwohnheime	1 je 4 Schlafplätzen	1 je Schlafplatz	1 je 15 Schlafplätzen
1.5	Seniorenwohnheime, Altenheime	1 je 10 Schlafplätzen, mindestens 3	1 je 15 Schlafplätzen	-
<b>2</b>	<b>Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen</b>			
2.1	Büro- und Verwaltungsräume ohne Besucherverkehr	1 je 50 m <sup>2</sup> BGF	1 je 60 m <sup>2</sup> BGF	1 je 600 m <sup>2</sup> BGF
2.2	Räume mit Besucherverkehr (z.B. Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen, Postfilialen u. dgl.)	1 je 40 m <sup>2</sup> BGF, jedoch mindestens 3	1 je 40 m <sup>2</sup> BGF	1 je 300 m <sup>2</sup> BGF
<b>3</b>	<b>Verkaufsstätten</b>			
3.1	Läden, Geschäftshäuser	1 je 50 m <sup>2</sup> BGF	1 je 60 m <sup>2</sup> BGF	1 je 300 m <sup>2</sup> BGF
3.2	Einkaufszentren, großflächige Handelsbetriebe	1 je 20 m <sup>2</sup> BGF	1 je 60 m <sup>2</sup> BGF	1 je 300 m <sup>2</sup> BGF

-1-	-2-	-3-	-4-	-5-
Nr.	Nutzungsart	Anzahl der Stellplätze für Kfz nach §3 Abs. 1	Anzahl Abstellplätze für Regelfahrräder nach §3 Abs. 1	Anzahl Abstellplätze für Sonderfahrräder nach §3 Abs. 1
<b>4</b>	<b>Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen</b>			
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung	1 je 5 Sitzplätze	1 je 20 Sitzplätze	-
4.2	sonstige Versammlungsstätten	1 je 10 Sitzplätze, jedoch mindestens 1 je 20 m <sup>2</sup> BGF	1 je 10 Sitzplätze	1 je 50 Sitzplätze
<b>5</b>	<b>Sportstätten</b>			
5.1	Sportstätten und Sportanlagen	1 je 100 m <sup>2</sup> BGF	1 je 100 m <sup>2</sup> BGF	1 je 500 m <sup>2</sup> BGF
5.2	Fitnesscenter, Tanz-, Ballett-, Sportschulen und ähnliche Einrichtungen	1 je 20 m <sup>2</sup> BGF, jedoch mindestens 3	1 je 60 m <sup>2</sup> BGF, mindestens jedoch 3 Abstellplätze	-
<b>6</b>	<b>Gaststätten- und Beherbergungsbetriebe</b>			
6.1	Gaststätten	1 je 50 m <sup>2</sup> BGF	1 je 15 m <sup>2</sup> BGF	-
6.2	Außenbewirtschaftungsflächen bei Gaststätten	1 je 25 m <sup>2</sup> Flächendifferenz zwischen Außenbewirtschaftungs- und Gastraumfläche, soweit die Außenbewirtschaftungsfläche die Gastraumfläche übersteigt	1 je 30 m <sup>2</sup> Flächendifferenz zwischen Außenbewirtschaftungs- und Gastraumfläche, soweit die Außenbewirtschaftungsfläche die Gastraumfläche übersteigt	-
6.3	Hotels, Pensionen und andere Beherbergungsbetriebe ohne öffentlich zugängliche Gaststätten	1 je 3 Gastzimmer	1 je 20 Gastzimmer	-
6.4	Jugendherbergen	1 je 10 Schlafplätzen	1 je 10 Schlafplätzen	-

-1-	-2-	-3-	-4-	-5-
Nr.	Nutzungsart	Anzahl der Stellplätze für Kfz nach §3 Abs. 1	Anzahl Abstellplätze für Regelfahräder nach §3 Abs. 1	Anzahl Abstellplätze für Sonderfahräder nach §3 Abs. 1
<b>7</b>	<b>Krankenanstalten</b>			
7.1	Krankenhäuser, Privatkliniken, Sanatorien, Kuranstalten	1 je 5 Schlafplätzen, für Ambulanzbereiche gesonderte Berechnung nach Nr. 2.2.	1 je 10 Schlafplätzen	-
7.2	Pflegeheime	1 je 10 Schlafplätzen	1 je 15 Schlafplätzen	-
<b>8</b>	<b>Schulen und Einrichtungen der Jugendförderung</b>			
8.1	Grundschulen	1 je 40 Schülerinnen und Schüler	1 je 6 Schülerinnen und Schüler	1 je 50 Schülerinnen und Schüler
8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen	1 je 40 Schülerinnen und Schüler	1 je 4 Schülerinnen und Schüler	1 je 50 Schülerinnen und Schüler
8.3	Förderschulen	1 je 30 Schülerinnen und Schüler	1 je 10 Schülerinnen und Schüler	1 je 50 Schülerinnen und Schüler
8.4	Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 je 30 Schülerinnen und Schüler, zusätzlich 1 je 12 Schüler über 18 Jahre	1 je 10 Schülerinnen und Schüler	1 je 50 Schülerinnen und Schüler
8.5	Hochschulen	1 je 20 Studierende	1 je 3 Studierende	1 je 100 Studierende
8.6	Kindergärten, Kindertagestätten und dgl.	1 je 20 Kinder, mindestens jedoch 2	1 je 10 Kinder	1 je 10 Kinder
<b>9</b>	<b>Gewerbliche Anlagen und Vergnügungsstätten</b>			
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 je 100 m <sup>2</sup> BGF oder je 3 Beschäftigten, mindestens 1	1 je 100 m <sup>2</sup> BGF oder je 3 Beschäftigte	1 je 500 m <sup>2</sup> BGF

-1-	-2-	-3-	-4-	-5-
Nr.	Nutzungsart	Anzahl der Stellplätze für Kfz nach §3 Abs. 1	Anzahl Abstellplätze für Regelfahrräder nach §3 Abs. 1	Anzahl Abstellplätze für Sonderfahräder nach §3 Abs. 1
9.2	Lagerräume, Lagerplätze	1 je 120 m <sup>2</sup> BGF oder je 3 Beschäftigten	1 je 200 m <sup>2</sup> BGF oder je 3 Beschäftigte	-
9.3	Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 je 60 m <sup>2</sup> BGF oder je 3 Beschäftigten	1 je 60 m <sup>2</sup> BGF oder je 3 Beschäftigten	-
9.4	Kraftfahrzeugstätten, Reifenmontagewerkstätten	6 je Wartungs- oder Reparaturstand	1 je 5 Beschäftigte	-
9.5	Tankstellen, Automatische Kraftfahrzeugwaschstraßen, Kraftfahrzeugwaschplätze zur Selbstbedienung; Kraftfahrzeugwartungs- und -pflegestände	1 je 3 Beschäftigte	1 je 5 Beschäftigte	-
9.6	Vergnügungsstätten und Spielhallen (auch Videokabinen), Wettbüros	1 je 10 m <sup>2</sup> BGF, jedoch mindestens 3 Stellplätze	1 je 25 m <sup>2</sup> BGF, jedoch mindestens 3 Abstellplätze	-



## 1.3 ANLAGE 3: BESONDERE MAßNAHMEN ZUM VERZICHT AUF DIE HERSTELLUNG NOTWENDIGER STELLPLÄTZE

Wenn die Antragstellenden besondere Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens i.S. § 3 (7) dieser Satzung ergreifen, richtet sich die Anzahl bzw. der Anteil der notwendigen Stellplätze nach § 3 Abs. 1 bis 3, für die auf die Herstellung verzichtet wird, nach der folgenden Tabelle 1. Bei Umsetzung mehrerer Maßnahmen summieren sich die jeweiligen Anzahlen bzw. Anteile der Stellplätze, für die auf die Herstellung verzichtet wird. Die Summe darf 50% der notwendigen Stellplätze nicht überschreiten.

Tabelle 1: Besondere Maßnahmen und resultierende Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze

Beschreibung der Maßnahme	Anzahl bzw. Anteil der notwendigen Stellplätze, für die auf die Herstellung verzichtet wird
Öffentlich zugängliche und nutzbare Carsharing-Fahrzeuge auf dem Baugrundstück bei Wohngebäuden nach Anlage 1, Nr. 1.2 bis 1.4.	Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 5 Pkw-Stellplätze; maximal können 20 % der notwendigen Stellplätze ersetzt werden.
Öffentlich zugängliche und nutzbare Sharing-E-Lastenräder auf dem Baugrundstück bei Wohngebäuden nach Anlage 1, Nr. 1.2 bis 1.4.	Ein Sharing-E-Lastenrad ersetzt bis zu 3 Pkw-Stellplätze; maximal können 15 % der notwendigen Stellplätze ersetzt werden.
Radverkehrsförderung durch Bereitstellung von Duschen und Umkleiden sowie von Fahrradreparaturstelen für Beschäftigte bei Nutzungen nach Anlage 1, Nr. 2 und Nr. 9.1	Bis zu 15% der notwendigen Stellplätze

Alternativ zur Ermittlung nach Tabelle 1 kann sich die Anzahl bzw. der Anteil der notwendigen Stellplätze nach § 3 Abs. 1 und 2, für die die Herstellungspflicht ausgesetzt wird, nach einem vom Bauherrn vorzulegenden und von der Bauaufsichtsbehörde anzuerkennenden Mobilitätskonzept richten, das folgenden Anforderungen genügen muss:

- Erstellung durch ein unabhängiges und qualifiziertes Ingenieurbüro.  
Die Qualifikation ist erforderlichenfalls an Hand der Berufsqualifikation der Bearbeiterinnen und Bearbeiter (Diplom-, Master- oder Bachelor-Abschluss in einem einschlägigen Studiengang mit verkehrsplanerischem Schwerpunkt) und an Hand von Referenzprojekten zur Ermittlung der Verkehrserzeugung nachzuweisen.
- Anwendung eines etablierten Verfahrens zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens<sup>1</sup> einschließlich Differenzierung nach Nutzergruppen der baulichen Anlage, die sich hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens unterscheiden (z.B. für Gewerbebauten: Beschäftigte, Besucher, Kunden, Lieferanten).

<sup>1</sup> Referenz ist die Verfahrenslogik von: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [Hg.]: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006

- Verwendung der aktuellsten verfügbaren empirischen Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens, die zur konkreten baulichen Anlage bzw. zu den konkreten Nutzergruppen passen (z.B. Verwendung der Ergebnisse der Untersuchung ‚Mobilität in Deutschland‘ für Wiesbaden).
- Differenzierte Beschreibung der zu ergreifenden besonderen Maßnahmen.  
Aus der Beschreibung muss konkret hervorgehen, welchen Nutzergruppen welche Angebote zu welchen Konditionen zur Verfügung stehen und welcher Wirkungsmechanismus auf die Stellplatznachfrage qualitativ und quantitativ angenommen wird.
- Nachvollziehbare Herleitung des verringerten Stellplatzbedarfs unter Angabe und Begründung aller getroffenen Annahmen.

Als „Besondere Maßnahme“ wird zudem die Überbauung von bestehenden oder neuen Nahversorgern und/oder deren Parkplätzen mit Wohnungen anerkannt. Aufgrund der autofreien Erreichbarkeit für Besorgungen des täglichen Bedarfs kann hier eine geringere Pkw-Abhängigkeit als andernorts angenommen werden. Auf die für die Wohnnutzungen nachzuweisenden Stellplätze wird daher in diesem Fall eine Reduzierung um 20% gewährt.

# BEGRÜNDUNG DER REGELUNGEN IM EINZELNEN

Im Folgenden werden die einzelnen Regelungen der neuen Stellplatzsatzung zur besseren Nachvollziehbarkeit ausführlich erläutert und begründet.

## **Zu § 1 Geltungsbereich**

§ 1 bestimmt, wie in der bisherigen Satzung, den räumlichen Geltungsbereich der Satzung. Er umfasst das gesamte Stadtgebiet, da ausnahmslos in allen Stadtteilen das Erfordernis besteht, die Vorhaltung von Stellplätzen und Abstellplätzen auf privaten zu regeln.

## **Zu § 2 Herstellungspflicht**

§ 2 definiert die Herstellungspflicht für Stellplätze und Abstellplätze näher. Die Regelungen entsprechen – mit redaktionellen Anpassungen - § 1 der bisherigen Satzung. Entfallen ist lediglich der explizite Hinweis auf eine ausnahmsweise zulässige Herstellung der Stellplätze erst nach Fertigstellung der baulichen Anlage, da eine solche Ausnahme nach den Regelungen der Hessischen Bauordnung ohnehin möglich ist und keiner besonderen Erwähnung in der Satzung bedarf. Neu ist die Definition des Begriffs Abstellplatz in § 2 Abs. 1 Satz 2, die zur Klarstellung wortgleich aus der Fahrradabstellplatzverordnung übernommen wurde.

## **Zu § 3 Anzahl der Stellplätze und Abstellplätze**

§ 3 regelt differenziert, wie die Anzahl der erforderlichen Stellplätze und Abstellplätze in unterschiedlichen Fällen zu ermitteln ist.

§ 3 Absatz 1 verweist als Grundlage zur Ermittlung der Anzahl erforderlicher Stellplätze und Abstellplätze auf die Richtzahlentabelle in Anlage 1, in der für unterschiedliche, in der Praxis relevante Nutzungsarten Bedarfswerte für Stellplätze und für Abstellplätze angegeben sind. Diese als Richtzahlen ausgewiesenen Bedarfswerte bilden erfahrungsbasiert die durchschnittliche Situation in Stadtgebieten ab, in denen aufgrund der verkehrlichen und städtebaulichen Situation von einer im Vergleich eher hohen Parkraumnachfrage auszugehen ist.

§ Absatz 1a beschreibt den Umgang mit der befristeten Stellplatzreduzierung bzw. dem befristeten Stellplatzversicht im Zuge der Novelle der Hessischen Bauordnung (HBO) vom 14.10.2025. Mit dem sogenannten „Bauturbo“ möchte die Hessische Landesregierung die Bautätigkeiten u. a. im Wohnungsbau fördern, indem sie die Herstellungspflicht von Stellplätzen bei der Errichtung von Wohngebäuden bis 14 Wohnungen vollständig aussetzt und bei Wohngebäuden mit mehr als 14 Wohnungen auf maximal 0,5 Stellplätze je Wohneinheit deckelt. Diese Klausel ist bis zum 31.12.2030 befristet und gilt für alle kreisfreien Städte in Hessen. Die Richtwerte Nr. 1.2b der Anlage 1

(Richtwerttabelle) geben die befristet reduzierten Stellplatzverpflichtungen für Wohngebäude mit mehr als 14 Wohnung wieder. Die nach § 52 Abs. 1a HBO ohnehin stark reduzierten Herstellungspflichten mit maximal 0,5 Stellplätzen je Wohneinheit können nicht durch die Abschläge nach § 3 Abs. 2 (Zonierung), Abs. 6 (Radabstellanlagen) oder Abs. 7 (Mobilitätskonzept) der neuen Stellplatzsatzung weiter gemindert werden. Die ebenfalls befristeten Richtwerte 1.1a, 1.2a, 1.3a sehen keine Stellplatzherstellungspflichten mehr vor, sodass eine Minderung hier ohnehin nicht greifen würde. Der befristete Richtwert 1.3b ist hingegen identisch mit dem Richtwert 1.3, sodass eine Minderung nach § 3 Abs. 2, Abs. 6 oder Abs. 7 hier Anwendung finden könnte und somit nicht auszuschließen ist.

§ 3 Absatz 2 führt neu eine räumliche Differenzierung der Anzahl herzustellender Stellplätze ein. Dadurch wird besser als bisher abgebildet, dass sich die Parkraumfrage innerhalb des Stadtgebiets in Abhängigkeit der Lage und der damit einhergehenden städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen des Baugrundstücks deutlich unterscheidet. Beispielsweise reicht in Wiesbaden die Spannweite der Pkw je Haushalt – gleichbedeutend mit der Parkraumnachfrage je Wohneinheit in Wohngebäuden – von 0,5 in den Ortsbezirken Mitte und Westend bis über 1,5 in den Ortsbezirken Delkenheim und Nordenstadt.

Zur Umsetzung der räumlichen Differenzierung wird das Stadtgebiet in insgesamt vier verschiedene Zonen eingeteilt, die in Anlage 2 der Satzung parzellenscharf abgebildet sind. Die Bildung der Zonen fußt auf stadt- und verkehrsplanerischen Sachverhalten, welche unmittelbaren Einfluss auf die Parkraumnachfrage haben, insbesondere auf der ÖV-Erschließung, der Pkw-Dichte im Bestand und den städtebaulichen Strukturen (siehe auch Begründung zu Anlage 2). Für jede Zone wird ein Maß definiert, um das sich aufgrund der Lage die Anzahl notwendiger Stellplätze gegenüber den Basiswerten aus Anlage 1 reduziert. Die Reduzierung reicht in 10%-Schritten bis maximal 30% in der Innenstadt und den sehr gut mit hochwertigen Öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Stadtteilzentren (Zone 1). Zone 4 umfasst die Bereiche des Stadtgebiets, in denen von einer Parkraumnachfrage in Höhe der Basiswerte aus Anlage 1 auszugehen ist und für die daher keine Reduzierung erfolgt; die Ausweisung der Zone 4 dient vorrangig der vollständigen und eindeutigen Darstellung sowie Zuordnung der Lagen zu den Zonen. § 3 Absatz 3 beschreibt wie bisher den Umgang mit dem (seltenen) Fall, dass eine vorgesehene Nutzung nicht in der Richtzahlentabelle in Anlage 1 enthalten ist. Hier ist im Einzelfall unter Berücksichtigung der Richtwerte vergleichbarer Nutzungen eine Einzelfallermittlung vorzunehmen.

§ 3 Absatz 4 beschreibt wie bisher den (ebenfalls seltenen) Fall, dass bei einem Vorhaben der tatsächliche Bedarf erheblich vom nach Absatz 1 und 2 ermittelten Bedarf nach oben oder unten abweicht. Hier ist eine Einzelfallermittlung des tatsächlichen Bedarfs möglich, die sich methodisch an das in Anlage 3 beschriebene Verfahren für Mobilitätskonzepte anlehnen kann.

§ 3 Absatz 5 beschreibt wie bisher die Möglichkeit, im Fall unterschiedlicher Nutzungsarten auf dem Baugrundstück, bei denen sich die Zeiten der Parkraumnachfrage unterscheiden, die Anzahl der herzustellenden Stellplätze auf den größten gleichzeitigen Bedarf zu begrenzen. Auf diese Weise ist es beispielsweise möglich, dass Stellplätze von Büronutzungen tagsüber und von gastronomischen Einrichtungen auf demselben

Grundstück abends genutzt werden und auf diese Weise die Gesamtanzahl der Stellplätze geringer ausfallen kann, als wenn für jede Nutzung eigene, ausschließlich nutzbare Stellplätze hergestellt werden müssen.

§ 3 Absatz 6 regelt neu in Reaktion auf § 52 Abs. 4 der 2018 novellierten Hessischen Bauordnung die Möglichkeit, bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze durch Abstellplätze zu ersetzen. Gegenüber der Regelung der Hessischen Bauordnung wird zum einen die Formulierung der Ersatzquote vereinfacht<sup>1</sup> und zum anderen kann die Regelung nur auf kleinere Vorhaben mit maximal 20 notwendigen Stellplätzen angewendet werden. Hintergrund ist die Erfahrung aus anderen Städten, dass bei größeren Vorhaben zum Teil unrealistisch große Abstellanlagen („Fahrradbügel-Wüsten“) geschaffen wurden; zudem sind größere Vorhaben eher zur Umsetzung von Mobilitätskonzepten nach § 3 Absatz 7 prädestiniert, als zur Anwendung pauschaler Substitutionsregelungen.

§ 3 Absatz 7 schafft neu klare, einfach handhabbare und zugleich verlässliche Regeln für die Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten („besonderen Maßnahmen“) der Bauherren bei der Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze. Derartige vorhabenbezogene Mobilitätskonzepte werden seit einigen Jahren vermehrt von Investoren und Bauherren geplant und umgesetzt. Motivation ist dabei neben der Reduzierung der Anzahl kostenintensiver und häufig nicht rentabler Stellplätze zunehmend das Ziel, Gebäude zu errichten, die in Bau und Betrieb nachhaltig sind; Treiber ist aktuell die europäische Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), die ab 2025 auch viele Unternehmen der Immobilienbranche zur Nachhaltigkeitsberichterstattung verpflichtet. Die Stellplatzsatzung schafft hierfür einen geeigneten, flexiblen Rahmen, nachdem in Wiesbaden Mobilitätskonzepte bisher nur im Rahmen von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen berücksichtigt werden konnten.

Bei Mobilitätskonzepten verpflichten sich die Bauherren, Maßnahmen für eine nachhaltigere Abwicklung des Verkehrs zum und von dem Grundstück umzusetzen. Das Maßnahmenrepertoire ist dabei ausgesprochen breit und umfasst beispielsweise

- die kostenlose oder vergünstigte Ausgabe von ÖPNV-Zeitfahrkarten an die Gebäudenutzenden (insbesondere Jobtickets und Semestertickets, auch Mietertickets),
- die Bereithaltung von sowie den vereinfachten Zugang zu Carsharing-, Lastenradsharing- und vergleichbaren Angeboten am Standort,
- die Förderung von Fahrgemeinschaften (insbesondere in Unternehmen und Behörden durch Fahrgemeinschaftsvermittlung und Vorhalten von Vorzugs-Stellplätzen) oder
- die Förderung der Fahrradnutzung durch besonders hochwertige Abstellanlagen, Pedelec-Lademöglichkeiten sowie Duschen und Umkleiden für Beschäftigte.

Die Anwendbarkeit von Mobilitätskonzepten beschränkt sich weitestgehend auf größere Vorhaben mit mehr als 20 regulär notwendigen Stellplätzen, da erfahrungsgemäß nur

---

<sup>1</sup> HBO: Ersatz eines Stellplatzes durch vier Abstellplätze, von denen die Hälfte [also zwei] auf die notwendigen Abstellplätze angerechnet werden kann;  
Stellplatzsatzung: Ersatz eines Stellplatzes durch zwei zusätzliche Abstellplätze

bei diesen Mobilitätsmaßnahmen sinnvoll sowie zuverlässig und dauerhaft wirksam sind. Lediglich bei besonderem städtischem Interesse können Mobilitätskonzepte auch bei Vorhaben mit 20 oder weniger notwendigen Stellplätzen angewendet werden.

Die Anforderungen an Mobilitätskonzepte und die durch die Maßnahmen des Bauherren mögliche Reduzierung der Anzahl herzustellender Stellplätze sind in Anlage 3 näher beschrieben. Maximal kann auf die Herstellung von 50% der ohne Mobilitätskonzept notwendigen Stellplätze verzichtet werden; damit wird sichergestellt, dass in jedem Fall ein angemessenes Stellplatz-Mindestangebot bereitgehalten wird.

Das Mobilitätskonzept und die erforderlichen Nachweise sind mit dem Bauantrag vorzulegen. Sie werden im Bauantragsverfahren geprüft und die Maßnahmen werden durch Baulast gesichert. Die Bauaufsichtsbehörde kann jederzeit einen Nachweis des Bestands der Maßnahmen fordern.

Für den Fall, dass einzelne Maßnahmen oder das gesamte Mobilitätskonzept nicht mehr umgesetzt werden, kommen als Handlungsoptionen eine Anpassung des Mobilitätskonzepts (Ersatz der ursprünglichen Maßnahmen durch andere, gleichwertige), die Realherstellung der Stellplätze, auf deren Herstellungspflicht aufgrund des Mobilitätskonzepts verzichtet worden war oder die Ablösung der Herstellung gemäß § 6 in Frage. Auf diese Weise bestehen auf Dauer flexible Handlungsoptionen.

§ 3 Absatz 8 begrenzt neu für bestimmte Fälle die maximale Anzahl zulässiger Stellplätze auf das 1,2-fache der Anzahl notwendiger Stellplätze. Auf diese Weise soll bei Nutzungen, für die erfahrungsgemäß in der Vergangenheit fallweise deutlich mehr Stellplätze hergestellt wurden als nach Stellplatzsatzung notwendig – insbesondere bei Verkaufsstätten wie dem großflächigen Einzelhandel und bei gewerblichen Anlagen und Vergnügungstätten, im Sinne einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung übermäßiger Flächenverbrauch und -versiegelung sowie Bodeneingriffe vermieden werden und im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung der stets aus übermäßigem Parkraumangeboten resultierende Anreiz zur Nutzung von Kfz statt anderer Verkehrsarten begrenzt werden. Mit der Beschränkung auf das 1,2-fache der notwendigen Stellplätze werden den Bauherren zugleich angemessene eigene Gestaltungsspielräume eingeräumt.

§ 3 Absatz 9 regelt wie bisher die Rundung der rechnerisch ermittelten Anzahlen notwendiger Stellplätze.

Das nachfolgende Ablaufschema veranschaulicht zusammenfassend den aus den Regelungen des § 3 resultierenden Weg zur Ermittlung der Anzahl herzustellender Stellplätze für jedes einzelne Bauvorhaben.

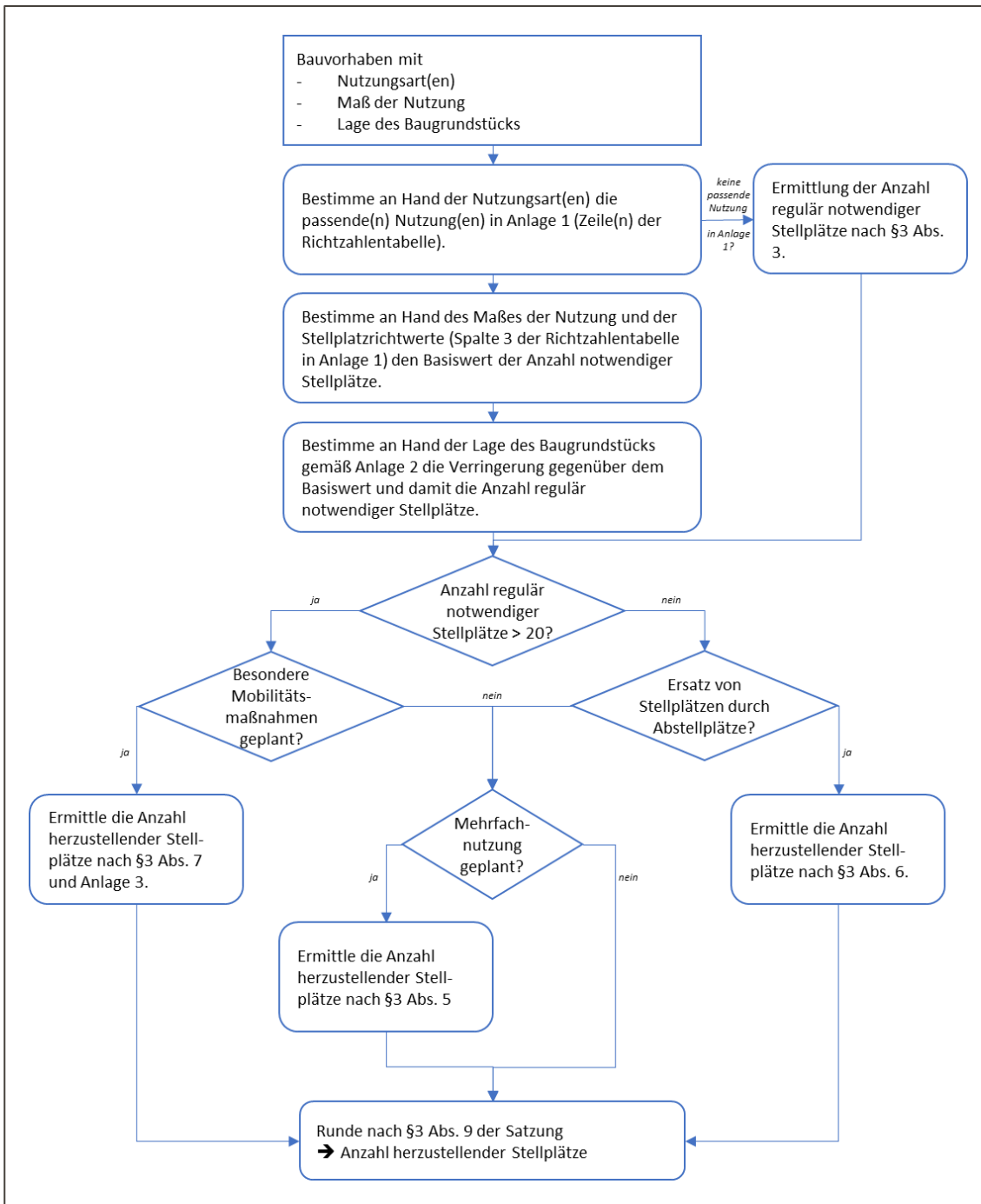


Abbildung 1: Ablaufschema zur Ermittlung der Anzahl herzustellender Stellplätze nach § 3

## Zu § 4 Lage, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung der Stellplätze

§ 4 trifft Regelungen zu Lage, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung der Stellplätze. Die Regelungen zu den bisher an dieser Stelle mitbehandelten Abstellplätzen werden im Gefolge der Hessischen Fahrradabstellplatzverordnung in § 5 separat behandelt.

§ 4 Absatz 1 bestimmt, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung herzustellen sind (bisher § 2). Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die Stellplätze von den Nutzerinnen und Nutzern des

Grundstücks auch tatsächlich in Anspruch genommen werden.

Im Falle einer Herstellung auf einem anderen Grundstück ist die Sicherung durch Baulast erforderlich, um die Nutzbarkeit der Stellplätze auf Dauer zu gewährleisten.

In Satz 3 wird die zumutbare Entfernung neu konkret bestimmt, um die Regelanwendung für Bauherren und Verwaltung zu erleichtern. Das gewählte Maß von 400 m Luftlinie gewährleistet nach gängigen verkehrsplanerischen Maßstäben in der Mehrzahl der Fälle die Akzeptanz der Stellplätze und bietet zugleich für die Bauherren hinreichende Spielräume, im Umfeld des Baugrundstücks geeignete Stellplatz-Standorte zu finden, ggf. in Quartiersgaragen oder vergleichbaren Anlagen.

Satz 4 eröffnet, im Wesentlichen wie bisher, für die Landeshauptstadt Wiesbaden die Möglichkeit, im Einzelfall zu bestimmen, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück hergestellt werden müssen, wenn städtebauliche oder verkehrliche Gründe dies gebieten. Dies kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn Baugrundstücke ausschließlich durch Fußgängerbereiche erschlossen sind, deren Befahrung auf dem Weg zu und von den Stellplätzen nicht erwünscht ist, oder wenn ein städtebauliches oder verkehrliches Entwicklungskonzept die Bündelung des ruhenden Kfz-Verkehrs in einer Quartiersgarage vorsieht.

§ 4 Absatz 2 schreibt wie bisher allgemein eine zweckgemäße Gestaltung der Stellplätze vor und verweist für technische Details auf die Garagenverordnung des Landes in der jeweils gültigen Fassung.

§ 4 Absatz 3 begrenzt wie bisher die zulässige Gesamtbreite von Stellplatz-Zu- und Abfahrten je Grundstück, um durch räumliche Bündelung der zu- und abfahrenden Fahrzeuge das Konfliktpotenzial mit dem übrigen Verkehr, insbesondere mit Fußgängerinnen und Fußgängern und mit Radfahrenden, zu verringern.

§ 4 Absatz 4 regelt neu, dass bei Ein- und Zweifamilienhäusern so genannte gefangene Stellplätze als notwendige Stellplätze zulässig sind. Die Regelung wird zur Klarstellung aufgenommen, um eine gängige und in der Mehrzahl der Fälle bewährte Praxis explizit in der Satzung abzubilden.

§ 4 Absatz 5 formuliert wie bisher (§ 4 Abs. 4 bis 6 der Satzung 2008) ökologisch wirksame Anforderungen an Stellplätze, die in der Garagenverordnung nicht enthalten sind. Die Anforderungen entsprechen aktuellen stadtoökologischen Vorgaben zum Bodenschutz und zum Ausbau und Erhalt des Stadtgrüns als Beitrag zum Mikroklima.

## **Zu § 5 Lage, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung der Abstellplätze**

§ 5 wird im Gefolge der Hessischen Fahrradabstellplatzverordnung neu in die Stellplatzsatzung aufgenommen und die regelt die Anforderungen an Lage, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung der Abstellplätze. Um die Handhabung zu erleichtern und sämtliche Anforderungen in einer Norm zu bündeln, werden die Regelungen umfänglich aus der Fahrradabstellplatzverordnung übernommen; ein separates Studium der Fahrradabstellplatzverordnung ist für Bauherren daher nicht erforderlich.

§ 5 Absatz 1 bestimmt die Lage von Abstellplätzen analog zu den Stellplatz-bezogenen Regelungen in § 4 Absatz 1 und aufbauend auf § 2 der Fahrradabstellplatzverordnung.

Als zumutbare Entfernung für nicht auf dem Baugrundstück gelegene Abstellplätze werden 100 m Luftlinie veranschlagt, da von Radfahrenden erfahrungsgemäß aufgrund freizügiger Möglichkeiten, ein Fahrrad abzustellen, nur geringe Entfernungen akzeptiert werden. Zusätzlich werden allgemeine Anforderungen an die Erreichbarkeit der Abstellplätze formuliert, ohne durch zu detaillierte Vorgaben die Umsetzung in der Praxis zu erschweren.

§ 5 Absatz 2 übernimmt wortgleich die Regelungen zu den Abmessungen von Abstellplätzen und deren Erschließungswegen aus § 3 der Fahrradabstellplatzverordnung.

§ 5 Absatz 3 übernimmt die Regelungen zu den Anforderungen an die Vorrichtungen zur Sicherung von Fahrrädern aus § 4 Absatz 1 der Fahrradabstellplatzverordnung für alle Abstellplätze.

§ 5 Absatz 4 regelt analog zu § 4 Absatz 2 der Fahrradabstellplatzverordnung die Beleuchtung und den Witterungsschutz aller Abstellplätze und konkretisiert, dass bei Nutzungen mit typischerweise längerer Aufenthaltsdauer – Wohnungen, Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen, Schulen und Einrichtungen der Jugendförderung sowie Gewerbliche Anlagen und Vergnügungsstätten mindestens die Hälfte der notwendigen Abstellplätze witterungsgeschützt sein muss.

## **Zu § 6 Ablösung der Herstellungspflicht**

§ 6 umfasst die Regelungen zur Ablösung der Herstellungspflicht durch Zahlung eines Geldbetrags.

§ 6 Absatz 1 bestimmt allgemein, unter welchen Bedingungen eine Ablöse möglich ist. Im Vergleich zur bisherigen Regelung wird die Möglichkeit zu Ablöse nicht mehr nur auf Fälle beschränkt, in denen die Stellplatzherstellung „aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist“. Auf diese Weise wird das Verfahren vereinfacht und Bauherren erhalten größere Gestaltungsspielräume. Die Ablösemöglichkeit wird aber weiterhin nur auf Antrag gestattet, stellt also keine wahlfreie Alternative zur Herstellung dar.

Ferner können nur notwendige Stellplätze abgelöst werden, deren Anzahl nach § 3 Absatz 1 bis 4 ermittelt wurden, also nicht solche, bei denen bei der Ermittlung der Anzahl eine Mehrfachnutzung (§ 3 Absatz 4), ein Ersatz von Stellplätzen durch Abstellplätze (§ 3 Absatz 5) oder ein Mobilitätskonzept (§ 3 Absatz 6) zugrunde gelegt wurde. Auf diese Weise wird vermieden, dass durch eine Verknüpfung verschiedener Sachverhalte die Anzahl tatsächlich hergestellte Stellplätze unangemessen gering ausfällt.

§ 6 Absatz 2 und Absatz 3 definieren das Berechnungsverfahren zur Ermittlung des Ablösebetrags. Dieser beträgt 60% der Grundstückskosten, die für einen durchschnittlichen Stellplatz einschließlich Zuwegung (zusammen 25 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche) gemäß Bodenrichtwertkarte anfallen, zuzüglich 60 % der durchschnittlichen Herstellungskosten eines ebenerdigen Stellplatzes im Gebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden.

§ 6 Absatz 4 stellt die durchschnittlichen Herstellungskosten eines Stellplatzes in Wiesbaden mit 4.000 € fest. Hierfür wurden die im Jahre 2008 für die bisherige Satzung

festgestellten 2.500 € mittels des Baukostenindex des Statistischen Bundesamtes bis zum Jahr 2025 fortgeschrieben und gerundet.

§ 6 Absatz 5 definiert einen maximalen Ablösebetrag in Höhe von 33.000 € (bisher 30.000 €), d.h. ab einem Bodenrichtwert von rund 2.000 €/m<sup>2</sup> steigt der Ablösebetrag nicht weiter an.

§ 6 Absatz 5 regelt wie bisher Fälle, in denen der Ablösebetrag vermindert werden kann, um das Bauen zu erleichtern. Dies betrifft vor allem Gebäude, die sozialen oder kulturellen Zwecken dienen oder die in besonderem Maße zur Entwicklung der Innenstadt und der Stadtteilzentren beitragen sowie der Schaffung von Wohnraum in Bestandsgebäuden. Die Beschreibung der Fälle wird auf Basis der Erfahrungen aus der Verwaltungspraxis sowie der Beschlusslage der politischen Gremien (insbesondere Beschluss Nr. 0035 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 6. März 2018) im Vergleich zur Satzung 2008 behutsam modifiziert. Der Entfall des Ablösebetrags für Wohnraumschaffung in Bestandsgebäuden durch Ausbau von Unter- und Dachgeschossen oder Aufstockung ist mittlerweile in der HBO gesichert (§ 52 Abs. 1 HBO), so dass eine zwischenzeitlich per Beschluss eingeführte, analoge kommunale Regelung (Beschluss Nr. 0035 vom 6. März 2018 des Ausschusses für Planen, Bau und Verkehr) nicht mehr in der Satzung festgeschrieben werden muss

§ 6 Absatz 7 schafft neu die Möglichkeit zur Ablösung von Abstellplätzen für Fälle, in denen die Herstellung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. Damit wird dem Sachverhalt Rechnung getragen, dass die gestiegenen generellen Anforderungen an Anzahl und Fläche von Abstellplätzen im Einzelfall zu Problemen bei der Herstellung führen.

§ 6 Absatz 8 bestimmt, dass die Höhe des Ablösebetrags für Abstellplätze analog zu der für Stellplätze (§ 6 Absatz 2 bis 5) zu ermitteln ist und – proportional zum Flächenbedarf – ein Zehntel des jeweils ermittelten Ablösebetrags für Stellplätze beträgt.

Nachrichtlich sei darauf hingewiesen, dass die Ablösebeträge nach den Bestimmungen der hessischen Bauordnung (§ 52 Absatz 3) nur verwendet werden dürfen für

- „1. die Herstellung zusätzlicher Parkeinrichtungen zugunsten des Gemeindegebietes,
2. die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen oder
3. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennah- oder Fahrradverkehrs.“

## **Zu § 7 Ordnungswidrigkeiten**

§ 7 regelt in Anlehnung an die Muster-Stellplatzsatzung des Hessischen Städtetags neu Ordnungswidrigkeiten und den Umgang damit.

## **Zu § 8 Schluss- und Übergangsbestimmungen**

§ 8 umfasst die formal erforderlichen Schluss- und Übergangsbestimmungen.

## **Zu Anlage 1: Richtzahlentabelle**

Anlage 1 enthält mit der so genannten Richtzahlentabelle die Grundlage für die Ermittlung der Ausgangswerte der Anzahl notwendiger Stellplätze und Abstellplätze gemäß § 3 Absatz 1 der Stellplatzsatzung. Für insgesamt 31 Nutzungsarten werden hier die Anzahlen notwendiger Stellplätze sowie Abstellplätze für Regel- und Sonderfahräder je nutzungspezifischer Bezugseinheit angegeben.

Generell sind die Richtzahlen als pauschalierte Bedarfswerte zu verstehen, die erfahrungsbasiert die durchschnittliche Situation in jenen Stadtgebieten abbilden, in denen aufgrund der verkehrlichen und städtebaulichen Situation von einer im gesamtstädtischen Vergleich eher hohen Parkraumnachfrage auszugehen ist. Die in § 3 Absatz 2 bis 7 enthaltenen Regelungen bieten ausreichende Optionen, diese pauschalen Werte der spezifischen Situation eines Bauvorhabens anzupassen.

Gegenüber der Stellplatzsatzung 2008 wurden folgende generellen Punkte weiterentwickelt:

- Überarbeitung des Katalogs der Nutzungsarten, insbesondere Konzentration auf solche Nutzungen, die in der Praxis regelmäßig vorkommen, sowie eindeutigere Beschreibung. Die Anzahl der Nutzungsarten konnte so von zuvor 58 auf 31 reduziert werden, was die Anwendung der Satzung für Bauherren und Verwaltung vereinfacht.
- In Reaktion auf die novellierte Hessische Bauordnung und die Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen wurde eine Richtzahlen-Spalte für Sonderfahräder aufgenommen. Die gewählten Richtzahlen für Regel- und Sonderfahräder orientieren sich weitgehend an der Fahrradabstellplatzverordnung.
- Für viele Nutzungsarten in den Abschnitten 2 bis 6 und 9 (Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen Verkaufsstätten, Versammlungsstätten [außer Sportstätten], Kirchen, Sportstätten, Gaststätten- und Beherbergungsbetriebe, Gewerbliche Anlagen und Vergnügungsstätten) wurde als Bezugseinheit für die Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze die Bruttogrundfläche (BGF) eingeführt, da sich diese in der bauaufsichtlichen Praxis leichter und konfliktfreier handhaben lässt als die vorigen, z.T. unbestimmten Bezugsgrößen; die resultierenden Stellplatzherstellungspflichten bleiben durchweg in der bisherigen Größenordnung.
- Ebenso wurde in Berücksichtigung der bauaufsichtlichen Praxis die bisherige Bezugsgröße „Betten“, die nicht hinreichend spezifisch war (-> ist ein Doppelbett ein Bett oder zwei?), in Schlafplätze angepasst.

Neben diesen generellen Änderungen sowie redaktionellen Anpassungen wurden bei einzelnen Nutzungsarten folgende Anpassungen vorgenommen:

- Nr. 1.1: Vereinheitlichung des Richtwerts für Einfamilien-, Zweifamilien- und Reihenhäuser auf 1,5 Stellplatz je Wohneinheit

- Nr. 1.2: Differenzierung der Richtwerte für Mehrfamilienhäuser nach Wohnungsgröße, da größere Wohnungen erfahrungsgemäß mit einem höheren Pkw-Besitz einhergehen
- Nr. 1.3: Adäquate Berücksichtigung des erfahrungsgemäß geringeren Pkw-Besitzes im geförderten Wohnungsbau
- Nr. 1.4: Realitätsnahe Anpassung des Richtwerts für Studierenden- und Auszubildendenwohnheime von 1 Stellplatz je 2 Betten auf 1 Stellplatz je 4 Betten.
- Nr. 8.1 bis 8.5: Realitätsnahe Anpassung der Richtwerte für Schulen und Hochschulen auf Basis der Erfahrungen aus den letzten Jahren (Grundschulen: 1 je 50 statt 1 je 30 Schülerinnen und Schüler; Sonstige allgemeinbildende Schulen: 1 je 30 statt 1 je 25 Schülerinnen und Schüler; Förderschulen: 1 je 30 statt 1 je 15 Schülerinnen und Schüler; Berufsschulen, Berufsfachschulen: 1 je 30 statt 1 je 25 Schülerinnen und Schüler; Hochschulen: 1 je 20 statt 1 je 6 Studierende).
- Nr. 9.5.: Umstellung der Bezugsgröße für Tankstellen etc. von Kfz-Ständen auf Beschäftigte.

Die Hessische Landesregierung möchte mit dem sogenannten „Bauturbo“ die Bautätigkeiten u. a. im Wohnungsbau fördern. Hierfür wurde im Zuge der HBO-Novelle vom 14.10.2025 ein bis zum 31.12.2030 befristeter Stellplatzverzicht bzw. eine stark reduzierte Herstellungspflicht gesetzlich verankert. Für Wohngebäude bis 14 Wohnungen müssen keine Stellplätze nachgewiesen werden, bei Wohngebäuden mit mehr als 14 Wohnungen ist die Herstellungspflicht auf maximal 0,5 Stellplätze je Wohneinheit gedeckelt. Die Richtwerte Nr. 1.1a, 1.2a, 1.2b, 1.3a und 1.3b der Anlage 1 (Richtwerttabelle) geben die befristet reduzierten Stellplatzverpflichtungen nach § 52 Abs. 1a HBO wieder. Die Herstellungspflichten für Abstellplätze für Fahrräder und Sonderfahrräder sind von der HBO-Novelle nicht umfasst und gelten somit uneingeschränkt.

## **Zu Anlage 2: Zonierung des Stadtgebiets**

Zur hinreichenden Berücksichtigung der Heterogenität der unterschiedlichen Siedlungsstrukturen innerhalb des Wiesbadener Stadtgebiets, wird das Stadtgebiet zur Umsetzung von § 3 Absatz 2 in vier Zonen unterschiedlicher Stellplatznachfrage eingeteilt, die in Anlage 2 in einer Karte parzellenscharf dargestellt sind. Als Kriterien zur Bildung der Zonen werden einerseits die städtebauliche Lagegunst, unterschieden nach den Kategorien

- Kernbereiche
- äußerer Kernbereich und Unterzentren
- verdichtetes zusammenhängendes Siedlungsgebiet sowie
- dörfliche Strukturen/Außenraum

und andererseits die Erschließung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Sinne eines sogenannten ÖPNV-Bonus herangezogen.

Das Kriterium der städtebaulichen Lagegunst bildet integriert die Qualität der ÖPNV-Erschließung sowie die Nutzungsmischung und -dichte ab, die Einfluss auf die Parkraumnachfrage bei innerstädtischen Wegen haben: je besser die ÖPNV-Erschließung und je höher die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur ist und je mehr Einrichtungen des täglichen Bedarfs im Umfeld liegen, desto geringer fällt die durchschnittliche PKW-Nutzung und somit die Parkraumnachfrage aus.

Grundlage der Zonierung nach Lagegunst sind grundsätzlich die bestehenden Planungsräume der Landeshauptstadt Wiesbaden. Zur klareren Unterscheidung zwischen angrenzenden Siedlungsstrukturen wurden diese an einigen kleineren Stellen punktuell angepasst (insbesondere in den Kernbereichen von Kastel und Biebrich, sowie um das Bergkirchenviertel).

Für Planungsräume und Bereiche der höchsten Lagegunst, dies umfasst den Bereich zwischen Coulinstraße, Saalgasse, Wilhelmstraße, Rheinstraße, Schwalbacher Straße sowie die Fußverkehrszonen Wellritzstraße, Gerichtstraße und Hafenstrasse, wird aufgrund der dortigen herausragenden Fußverkehrsinfrastrukturen ein deutlich verringerter PKW-Bedarf angenommen. Für diese Bereiche (Zone 1) verringern sich darum die in der Richtzahltabelle (Anhang 1 der Satzung) festgeschriebenen Werte um insgesamt 30 %.

Planungsräume, die von ihrer Lagegunst dem äußeren Kernbereich zuzuordnen sind, werden aufgrund ihrer unterdurchschnittlichen PKW-Besitzquote und guten Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs in Zone 2 zusammengefasst. Abzüglich der in Zone 1 zusammengefassten Bereiche betrifft dies im Innenstadtbereich die Planungsräume 11, 12, 13, 14 und 15 (Mitte), 81 und 82 (Westend / Bleichstraße), 61, 62, 64 und 66 (Rheingauviertel/Hollerborn) sowie 51 (Südost). Um auch kleinteilig zusammenhängende Siedlungsstrukturen abbilden zu können wurden diese Planungsräume punktuell ergänzt um städtebaulich zusammenhängende Straßenzüge der Planungsräume 21, 22, 24 und 29 (Nordost). Ergänzt wurde diese Kategorie an Planungsräumen zudem um den zentralörtlichen Bereich in Biebrich (Planungsraum 141 ohne Schlosspark und zuzüglich städtebaulich damit zusammenhängenden Straßenzügen aus Planungsraum 145) sowie in Kastel (Abgegrenzter Kernbereich des Planungsraums 521 zwischen den Straßen In der Witz, Hochheimer Straße, Philippsring, Eisenbahnstraße und Ludwigsrampe). Für sämtliche in dieser Kategorie genannten Bereiche (Zone 2) verringern sich die in der Richtzahltabelle festgeschriebenen Werte um insgesamt 20 %.

Planungsräume mit zusammenhängender Siedlungsstruktur, die nicht in Zone 1 oder 2 abgebildet sind, werden in Zone 3 zusammengefasst und bestehen weitestgehend aus Planungsräumen der folgenden Ortsbezirke: 1 Mitte, 2 Nordost, 3 Südost, 6 Rheingauviertel / Hollerborn, 7 Klarenthal, 8 Westend / Bleichstraße, 11 Sonnenberg, 12 Bierstadt, 13 Erbenheim, 14 Biebrich, 16 Dotzheim, 27 Schierstein, 53 Kostheim, 52 Kastel, 51 Amöneburg. In Zone 3 verringert sich die in der Richtzahltabelle festgeschriebenen Werte jeweils um 10 %.

Alle übrigen Planungsräume, dies umfasst in der Regel alle Planungsräume mit dörflichem Charakter und einer vergleichbar hohen Pkw-Besitzquote, bzw. Planungsräume außerhalb einer zusammenhängenden Siedlungsstruktur, fallen in Zone 4. Dies umfasst einerseits sämtliche Planungsräume der Ortsbezirke 21 Rambach, 22 Heßloch, 23 Kloppenheim, 24 Igstadt, 25 Nordenstadt, 26 Delkenheim, 28 Frauenstein, 31 Naurod, 32 Auringen, 33 Medenbach und 34 Breckenheim. Andererseits folgende Planungsräume außerhalb einer zusammenhängenden Wohnbebauung: 171 (Dotzheim), 073 (Klarenthal), 026 (Nordost), 115 (Sonnenberg), 125 (Bierstadt), 133, 134, 136, 137 (alle Erbenheim), 144, 146 (beide Biebrich), 512, 513 (beide Amöneburg), 525, Teile von 526, 529 (alle Kastel), 534, 535, 536 (alle Kostheim), 276, 277, 278 und 279 (alle Schierstein).

Zuletzt berücksichtigt die Zonierung auch einen sogenannten ÖPNV-Bonus für Bereiche im Umfeld von Bahnhöfen und -haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs (Wiesbaden Hauptbahnhof, Mz-Kastel, Biebrich, Wiesbaden Ost, Schierstein, Erbenheim, Igstadt, Auringen-Medenbach). Durch diesen Bonus wird die regionale Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr zusätzlich berücksichtigt: je besser diese ist, desto geringer fällt in der Regel die Parkraumnachfrage aus. Zu den für den ÖPNV-Bonus berücksichtigten Bereiche zählen sämtliche Grundstücke, unabhängig der oben beschriebenen Lagegunst, die sich (mindestens anteilig) innerhalb eines Einzugsgebiets von maximal 600 m Laufdistanz zu den verschiedenen Zugangspunkten der Bahnhöfe oder -haltepunkten befinden (gemessen von der nächsten Straßenkante des nächstgelegenen Zugangspunkts). Ausgenommen hiervon sind lediglich unverhältnismäßig große Grundstücke innerhalb dieser Erschließungsbereiche (Gleisvorfeld Hbf, Schlosspark Biebrich, Industriepark Kalle-Albert). Für alle Grundstücke in einem ÖPNV-Bonus-Gebiet reduzieren sich die in der Richtzahlentabelle festgeschriebenen Werte um zusätzliche 10 % auf maximal 30 %. In der anhängenden Zonierungskarte werden diese ÖPNV-Bonus-Gebiete folglich der nächst niedrigeren Zone, höchstens aber Zone 1, zugeordnet.

Die Prozentwerte der Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze gegenüber dem Basiswert aus Anlage 1 in den einzelnen Zonen orientieren sich an der Spreizung des Pkw-Besitzes in den einzelnen Stadtteilen, an verkehrsplanerischen Einschätzungen sowie an Erfahrungswerten aus anderen Großstädten. Die Staffelung in 10 %-Schritten bis maximal 30 % Verringerung bildet die Unterschiede hinreichend differenziert ab und sichert zugleich auch in Zone 1 ein angemessenes Parkraumangebot.

### **Zu Anlage 3: Besondere Maßnahmen zum Verzicht auf die Herstellung notwendiger Stellplätze**

In Anlage 3 wird zur Umsetzung von § 3 Absatz 7 der Stellplatzsatzung beschrieben, wie im Falle von besonderen Maßnahmen die Anzahl bzw. der Anteil von Stellplätzen zu ermitteln ist, auf deren Herstellung verzichtet werden kann. Dabei werden zwei mögliche Wege aufgezeigt, um unterschiedliche Situationen zu berücksichtigen: für einige in der Praxis bereits häufiger vorkommende Maßnahmen werden pauschale Quoten angegeben; auf diese Weise ist es Bauherren leicht möglich, wirksame „Standard-Maßnahmen“ zu ergreifen. Alternativ kann für umfassendere und komplexere Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel der Nachweis individuell in einem Mobilitätskonzept erfolgen.

Die Auswahl der „Standard-Maßnahmen“ und die jeweils gewählten Ersatzquoten fußen auf bundesweiten Erfahrungen mit der Berücksichtigung von besonderen Maßnahmen sowie auf ergänzenden verkehrsplanerischen Einschätzungen zur Umsetzung in Wiesbaden.

Carsharing und E-Lastenrad-Sharing eignen sich vorrangig für Wohnnutzungen in Mehrfamilienhäusern und Wohnheimen. Um die Rentabilität der Angebote zu verbessern und einen Mehrwert für potenzielle Nutzerinnen und Nutzer im Umfeld des Baugrundstücks zu schaffen, müssen die Sharing-Angebote öffentlich nutzbar sein. Der Anteil der Stellplätze, auf deren Herstellung durch Sharing-Angebote verzichtet werden kann, wird je Maßnahme auf 20% bzw. 15% begrenzt.

Besondere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wie Duschen und Umkleiden sowie Reparaturangebote bewähren sich vor allem bei Beschäftigten und können daher auf Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen sowie auf Handwerks- und Industriebetriebe angewendet werden. Der Anteil der Stellplätze, auf deren Herstellung dadurch verzichtet werden kann, wird auf 15% begrenzt.

Für die Erstellung eines individuellen Mobilitätskonzepts kann es aufgrund der großen Heterogenität der Nutzungen und der Vielfalt denkbarer Maßnahmen und Maßnahmenbündel keine Vorgaben zu Stellplatz-Ersatzquoten geben. Hier werden stattdessen fachliche und methodische Anforderungen an das Mobilitätskonzept formuliert, mit dem individuell die Anzahl bzw. der Anteil der Stellplätze ermittelt wird, auf deren Herstellung aufgrund der besonderen Maßnahmen verzichtet werden kann. Diese Anforderungen entsprechen gängigen Standards, wie sie auch bei Mobilitätskonzepten im Rahmen von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen Anwendung finden.

**Impressum:****Gesamtverantwortung:**

Landeshauptstadt Wiesbaden  
vertreten durch den Magistrat  
Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende  
Postanschrift:  
Postfach 3920  
65029 Wiesbaden  
Anschrift des Rathauses:  
Schlossplatz 6  
65183 Wiesbaden  
Körperschaft des Öffentlichen Rechts.  
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 113823704

**Bei inhaltlichen Rückfragen wenden Sie sich bitte an:**

Dezernat für Bauen und Verkehr  
Gustav-Stresemann-Ring 15  
65189 Wiesbaden  
Tel.: +49 (0)611-31 7361  
Fax: +49 (0)611-31 5959  
E-Mail: [dezernat.V@wiesbaden.de](mailto:dezernat.V@wiesbaden.de)  
Web: <https://www.wiesbaden.de/>